

PRÉFECTURE DES CÔTES D'ARMOR
CONSEIL DÉPARTEMENTAL DES COTES D'ARMOR

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

ENQUÊTE PUBLIQUE CONJOINTE

Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et Enquête Parcellaire

Élargissement de la Route Départementale 31 - Section 2 -
du bourg de la commune de Penvénan au lieu-dit Goalès à Plougrescant

Maître d'ouvrage	Département des Côtes d'Armor
Arrêté d'ouverture	Arrêté préfectoral du 10 avril 2026
Période d'enquête	Du 01/06/2026 au 17/06/2026
Commissaire enquêteur	Gilles Chauvanaud

Trébeurden , le 7 juillet 2026

Sommaire

PARTIE I — Rapport d'enquête DUP

1. Généralités — p.3
 - 1.1 Objet et cadre juridique de l'enquête — p.3
 - 1.2 Présentation du projet — p.3
 - 1.2.1 Description générale — p.3
 - 1.2.2 Contexte et justification — p.3
 - 1.2.3 Caractéristiques foncières — p.5
 - 1.2.4 L'existant en image — p.6
 - 1.3 Composition des dossiers d'enquête conjointe — p.7
2. Organisation et déroulement de l'enquête — p.7
 - 2.0 Concertation préalable — p.7
 - 2.1 Désignation du commissaire enquêteur — p.7
 - 2.2 Mesures de publicité et d'information — p.7
 - 2.3 Permanences du commissaire enquêteur — p.8
 - 2.4 Clôture de l'enquête — p.8
3. Analyse des observations du public — p.8
 - 3.1 Bilan quantitatif — p.8
 - 3.2 Synthèse thématique des observations sur la DUP — p.9
 - 3.2.1 Observation favorable au projet — p.9
 - 3.2.2 Observations défavorables ou avec réserves — p.9
 - 3.3 Réponses du maître d'ouvrage — p.9
4. Analyse du projet par le commissaire enquêteur — p.9
 - 4.1 Organisation des cheminements et gestion des flux — p.9
 - 4.2 Utilité publique du projet — p.11
 - 4.3 Impacts et mesures compensatoires — p.12
 - 4.4 Coût du projet — p.12

PARTIE II — Conclusions motivées et avis

5. Conclusions sur la DUP — p.14
 - 5.1 Rappel de la mission — p.14
 - 5.2 Déroulement de l'enquête — p.14
 - 5.3 Évaluation de l'utilité publique — p.14
 - 5.3.1 Nécessité et adéquation aux besoins de sécurité — p.14
 - 5.3.2 Proportionnalité des atteintes à la propriété privée — p.14
 - 5.3.3 Absence d'étude d'impact — p.15
 - 5.3.4 Observations du public — p.15
 - 5.3.5 Absence d'alternative — p.15
 - 5.3.6 Coût — p.15
 - 5.3.7 Conclusion du bilan coûts-avantages — p.16
 - 5.3.8 Recommandations au maître d'ouvrage — p.16
 - 5.4 Avis motivé du commissaire enquêteur sur la DUP — p.17

PARTIE I — RAPPORT D'ENQUÊTE DUP

1. GÉNÉRALITÉS

Ce rapport du commissaire enquêteur ne concerne que l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P.).

Le commissaire enquêteur a établi, concurremment à la procédure de DUP, un procès-verbal motivé de l'enquête parcellaire.

1.1 Objet et cadre juridique de l'enquête

La présente enquête publique est une enquête conjointe portant sur :

- Une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), régie par les articles L.110-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et les articles L.123-1 et suivants du Code de l'environnement ;
- Une enquête parcellaire, régie par les articles R.131-1 à R.131-14 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, destinée à déterminer avec précision les parcelles à exproprier et leurs propriétaires.

Le projet est soumis à enquête publique en application des dispositions du décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement et de l'enquête d'utilité publique régie par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

1.2 Présentation du projet

1.2.1 Description générale

La modernisation du réseau départemental et l'aménagement de la RD n°31, entre son carrefour avec la RD n°8 sur la commune de PLOUGRESCANT et l'entrée de PENVENAN, a fait l'objet d'une prise en considération par la commission permanente du Département le 10 juillet 1995.

Une première section entre PLOUGRESCANT Les Quatre Vents et Pen Ar Feuten a été aménagée en 1998 par les services de l'Etat. Le projet a été repris par le Département en 2008. Les travaux de la section 1 du Département ont été réalisés en 2022 entre PLOUGRESCANT Pen Ar Feuten et Goalès. L'aménagement de l'Etat et celui du Département ont permis un élargissement et sécurisation globale de cet itinéraire en termes d'assainissement et de visibilité.

Pour cette deuxième et dernière section réalisée par le Département, l'objectif et l'enjeu sont d'élargir la voie à 5,50 m tout en garantissant la sécurité des cyclistes et piétons par la réalisation d'une bande multifonctionnelle de 1m50 de largeur.

En d'autres termes, il s'agit de revêtir les accotements en enrobé pour assurer une liaison entre le bourg de PENVENAN jusque PLOUGRESCANT, en empruntant la voirie communale depuis Goalès.

Dans ce secteur, il existe un fort enjeu touristique associé à une activité maraîchère importante impliquant des transports de marchandises par poids lourds et tracteurs. La sécurisation de cet axe offrira une meilleure cohabitation entre usagers.

1.2.2 Contexte et justification

La configuration actuelle de la route départementale n°31 présente certains risques :

- une chaussée étroite comprise entre 4,80 m et 5,30 m ;
- des accotements et fossés réduits ou inexistant. Ces caractéristiques ont pour conséquences :
- l'inexistence de zones de récupération pour les véhicules ;
- un croisement difficile de ceux-ci avec les engins agricoles ;
- des conditions de sécurité dégradées pour les cyclistes et piétons ;
- un manque de visibilité en intérieur de courbe et au droit de certains carrefours.

Ces différents aspects soulignent, pour chaque situation, l'enjeu majeur de la sécurité routière et l'intégrité des personnes résidant ou utilisant cet axe. Le projet d'aménagement a pour objet de solutionner ces points dangereux et vulnérables.

Le Département a classé cette opération parmi ses priorités d'investissement dans le cadre du Schéma Directeur Routier Départemental dès 1995.

Création des bandes multifonctionnelles :

Etudes préliminaires :

Pour répondre à la loi d'orientation des mobilités (LOM), le département a effectué des comptages de VL, PL, tracteurs, vélos, scooter et piétons en 2021 sur la RD31 et alentours.

Au regard du débit cycliste constaté, moyenne de 3 vélos par heure pour les 2 sens de circulation (avec une pointe inférieure à une dizaine de vélos par heure), le besoin d'un aménagement spécifique n'est pas avéré au sens de l'article L228-3 de la loi LOM.

Malgré la faible présence de piétons et vélos, il a été décidé d'aménager les accotements en bandes multifonctionnelles sur une largeur de 1,50 m afin de tenir compte de la présence occasionnelle de piétons et de la proximité de l'entrée du bourg de PENVENAN.

Cet aménagement permettra de développer l'usage du vélo dans un secteur à fort enjeu touristique tout en sécurisant l'axe.

De plus, un jalonnement depuis Goalès permettra de rejoindre PLOUGRESCANT de façon apaisée en empruntant les voies communales et l'entrée du bourg de PENVENAN, au vu de sa largeur, pourra être aménagé en continu jusqu'au centre.

Quoiqu'il en soit, un accotement d'1,50 m de largeur est nécessaire dans le cadre de l'élargissement. Par ailleurs, le choix de le revêtir ne répond pas uniquement à la circulation des vélos mais, surtout, aux motivations techniques évoquées plus haut.

La bande multifonctionnelle ou bande dérasée de droite est définie dans le guide aménagement des routes principales comme une bande libre de tout obstacle et ne présentant aucune dénivellation par rapport à la chaussée. Elle est prolongée par une berme, partie enherbée non roulable avant le fossé, qui constitue avec la bande multifonctionnelle, l'accotement. Par ailleurs, l'article R431-9 du Code de la route prévoit que les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier en enrobé.

Les cyclistes peuvent donc circuler sur la bande dérasée de droite revêtue et qui sera aménagée des deux côtés de la chaussée.

Cette bande remplit simultanément plusieurs fonctions citées par Aménagement des Routes Principales (ARP guide SETRA-service d'Études techniques des routes et autoroutes de 1998) :

- assurer les fonctions de sécurité associées à la zone de récupération,
- permettre la circulation des modes actifs empruntant la largeur roulable (piétons et cycles),
- permettre l'arrêt d'un véhicule,
- faciliter les opérations d'entretien de la chaussée et de ses dépendances.

LES TROIS SECTIONS DE LA RD31 entre les bourgs de Penvénan et de Plougrescant:

Section « ETAT » : section entre Les Quatre Vents et Pen Ar Feunten sur la commune de PLOUGRESCANT a été aménagée en 1998 par les services de l'Etat.

Section 1 : Travaux sous maîtrise d'ouvrage du Département réalisés en 2022 entre Pen Ar Feunten et Goalès sur la commune de PLOUGRESCANT.

Section 2 : Travaux sous maîtrise d'ouvrage du Département envisagés au second semestre 2026 entre Penvenan et Goalès (commune de PLOUGRESCANT), objet de la présente enquête conjointe.

CONDITIONS DE CIRCULATION PENDANT LES TRAVAUX

Pendant la durée des travaux estimée à 3 mois, une déviation sera mise en place par les routes départementales D8 et D70 pour relier les bourgs de Penvenan et Plougrescant. Les riverains et les acteurs du secteur agricole de manière générale auront toujours accès à la RD31 pendant toute la durée des travaux sauf pendant la phase d'enrobé prévue sur 3 jours. Une information relative à cette intervention sera diffusée aux riverains et usagers directs qui devront prendre leurs dispositions pour se stationner à l'écart du chantier. L'accès aux habitations sera possible à pied.

Pendant les travaux, les locaux emprunteront naturellement le réseau de voies communales nombreuses dans le secteur.

Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) :

Les aménagements respectent les préconisations d'urbanisme, le projet est compatible avec le P.L.U.

SYNTHESE

L'élargissement de la RD31 requiert l'acquisition, de part et d'autre de l'ouvrage, d'une largeur d'environ 2m permettant de créer une voie de 5,50m, un accotement de 1.80m qui sera aménagé avec une bande multifonctionnelle de 1,5m, une berme de 0,30 m et prolongé d'un fossé d'1 m. La largeur d'emprise est de 13,00 m environ et varie légèrement selon le terrassement des talus.

Durant les études, une optimisation de la hauteur des talus, réduit de 0,80m à 0,60m, a permis un gain compris entre 0,50 m et 1 m de la largeur d'emprise suivant les parcelles agricoles.

L'implantation du projet retenu est celle qui permet de favoriser autant que possible le réemploi des emprises de voiries existantes. C'est la solution la moins consommatrice d'emprises foncières nouvelles. La réalisation d'une voie neuve consommerait et artificialiserait de façon déraisonnable des surfaces agricoles.

Les limites du périmètre de la DUP sont celles représentées sur les plans des travaux

1.2.3 Caractéristiques foncières

La maîtrise foncière pour la réalisation des aménagements exige que soit mise en œuvre une procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Pour mémoire, l'enquête conjointe regroupe l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et l'enquête parcellaire. Cette dernière porte 9 parcelles sur une surface de totale de 704 m².

1.2.4 L'existant en image



Extrémité du projet côté Penvénan



Ilôt central desserte agricole et équipement électrique



Distribution Moyen Tension



Calvaire de la rue Cornado



Fossé côté Plougrescant



Extrémité du projet côté Plougrescant

1.3 Composition des dossiers d'enquête conjointe

Le dossier soumis à Déclaration d'Utilité Publique comprend les pièces suivantes :

- NOTICE EXPLICATIVE
- PLAN DE SITUATION
- PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX
- CARACTÉRISTIQUES DES OUVRAGES
- APPRÉCIATION SOMMAIRE DES DÉPENSES

Le commissaire enquêteur a vérifié la complétude du dossier préalablement à l'ouverture de l'enquête. Le dossier lui a été remis le 16 avril 2026 par les services de la Préfecture des Côtes d'Armor.

2. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2.0 Concertation préalable

Le projet a fait l'objet d'une présentation publique en mairie de Penvénan. Cette réunion d'information du public a été organisée à Penvénan le jeudi 30 mai 2024.

Dans le cas de l'aménagement de la RD31, le projet n'est pas soumis à une évaluation environnementale (voir 4.2) ce qui n'impose pas de concertation publique préalable. Selon le Code de l'environnement (articles L.121-8 et L.121-9), une concertation préalable du public est obligatoire lorsque le projet est soumis à évaluation environnementale (plein droit ou examen au cas par cas), ou lorsqu'il relève de la procédure dite du débat public organisé par la Commission nationale du débat public (cas des projets de grande ampleur).

2.1 Désignation du commissaire enquêteur

Par décision du Tribunal Administratif de RENNES n° E26 000030/35 en date du 4 mars 2026 M.Gilles CHAUVANAUD, a été désigné(e) commissaire enquêteur pour conduire la présente enquête publique conjointe.

2.2 Mesures de publicité et d'information

Conformément aux dispositions réglementaires, les mesures de publicité suivantes ont été mises en œuvre :

- Publication de l'avis d'enquête dans les journaux d'annonces légales Ouest France et Le Télégramme, neuf jours avant l'ouverture de l'enquête (publications du 20 mai 2026) puis une seconde publication dans les mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête (publications du 3 juin 2026) ;
- Affichage de l'avis d'enquête en mairie de Penvénan et de Plougrescant;
- Mise en ligne du dossier sur les sites internet du Département des Côtes d'Armor et de la commune de Penvénan

Le commissaire enquêteur a personnellement vérifié l'effectivité de l'affichage de l'enquête conjointe en mairie de Penvénan et de Plougrescant lors de sa visite du 21 mai 2026 et des permanences qu'il y a tenu.

L'ensemble des formalités de publicité a été respecté.

2.3 Permanences du commissaire enquêteur

Durant la période d'enquête du 01/06/2026 à 9h00 au 17/06/2026 à 16h30 inclus (soit 17 jours consécutifs), le commissaire enquêteur a tenu trois permanences dans les mairies des communes concernées :

Date	Lieu	Observations
01/06/2026	Mairie de Penvénan de 9h00 à 12h00	2 visiteurs
12/06/2026	Mairie de Plougrescant de 14h00 à 17h00	Néant
17/06/2026	Mairie de Penvénan de 13h30 à 16h30	3 visiteurs

En dehors des permanences, toute personne pouvait déposer ses observations, sur les registres mis à disposition du public dans les mairies de Penvénan et de Plougrescant, par courrier adressé à la mairie de Penvénan (siège de l'enquête), ou par voie électronique à l'adresse dédiée : pref-enquetes-publiques@cotes-darmor.gouv.fr.

2.4 Clôture de l'enquête

L'enquête a été clôturée le 17/06/2026 à 16h30. À la clôture, le commissaire enquêteur a dressé le procès-verbal de synthèse des observations, remis conjointement aux présents rapports.

3. ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

3.1 Bilan quantitatif

Au terme de l'enquête, le registre d'enquête et les courriers reçus font apparaître le bilan suivant :

Mode d'expression	Nombre	% total
Observations sur registre de la mairie de Penvénan	3	75%
Observation sur registre de la mairie de Plougrescant	0	
Observation oral lors de permanence à la mairie de Penvénan	1	25 %
Courrier postal	0	
Courrier électronique	0	
TOTAL	4	100%

Les 4 observations émanent de particuliers (riverains, propriétaires concernés),

Zéro association, personne morale ou élu n'a remis de contribution.

Aucune pétition n'a été déposée.

Lors de la clôture de l'enquête, le commissaire enquêteur a constaté que les trois contributions relatives à la DUP ont été portées sur le registre de l'enquête parcellaire en dehors des permanences. Ces observations ont donc été versées légitimement sur la Déclaration d'Utilité Publique sur la synthèse du registre papier et dans leur examen par le commissaire enquêteur.

3.2 Synthèse thématique des observations sur la Déclaration d'Utilité Publique

3.2.1 Observation favorable au projet

Un déposant exprime un avis favorable au projet, soulignant :

- L'amélioration attendue de la sécurité routière en donnant une place aux mobilités douces sur un axe où la vitesse reste excessive;
- Il demande des mesures de modération de la vitesse comme le déplacement du panneau d'agglomération du bourg de Penvénan pour limiter la vitesse à 50 Km/h.

3.2.2 Observations défavorables ou avec réserves

Trois déposants expriment des réserves ou une opposition, portant principalement sur :

- Un manque de visibilité pour les sorties de propriétés privées
- L'absence de séparateur entre la voie principale et les bandes multifonctionnelles qui pourra réduire l'efficacité de l'usage de ces bandes.
- La vitesse sur la route réaménagée : certains riverains craignent que l'élargissement ne favorise une augmentation de la vitesse et demandent des mesures de modération.
- 2 riverains et un agriculteur considèrent que l'aménagement proposé est disproportionné par rapport à l'emprise nécessaire et au coût des travaux avec un cheminement parallèle pour les cyclistes qui existerait déjà.

Un déposant (s'exprimant également dans l'enquête parcellaire) est opposé au projet, en indiquant :

- Un impact sur les exploitations agricoles qui ne respecte pas la loi ZAN.
- L'évolution sémantique du projet qui aurait été présenté initialement comme « piste cyclable » en devenant aujourd'hui des bandes multifonctionnelles.
- Le niveau de dangerosité de la route n'est pas clairement référencé.
- Il propose une variante partielle limitant un accotement piétonnier d'un seul côté de la voie.
- Il conteste la date annoncée des travaux qui figure dans le dossier (second semestre 2026).

3.3 Réponses du maître d'ouvrage

Le dossier abouti dans sa conception, n'a nécessité aucun complément d'information ou précision du maître d'ouvrage.

4. ANALYSE DU PROJET PAR LE COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

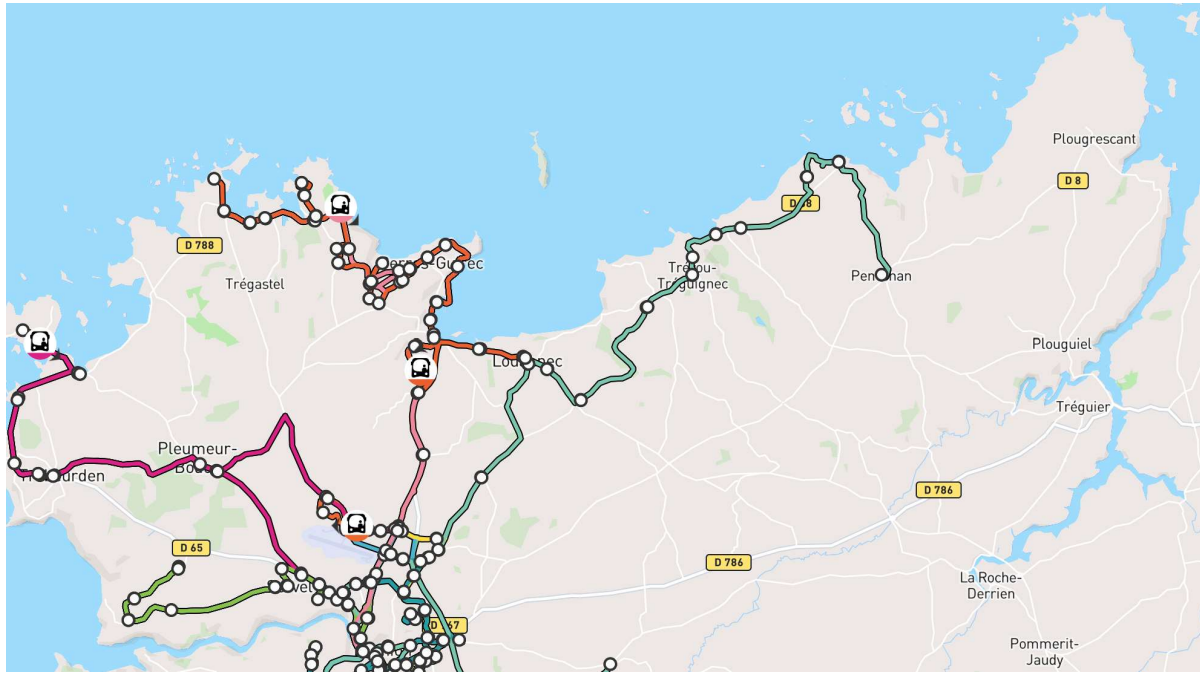
4.1 Organisation des cheminements et gestion des flux de circulations par le Conseil Départemental



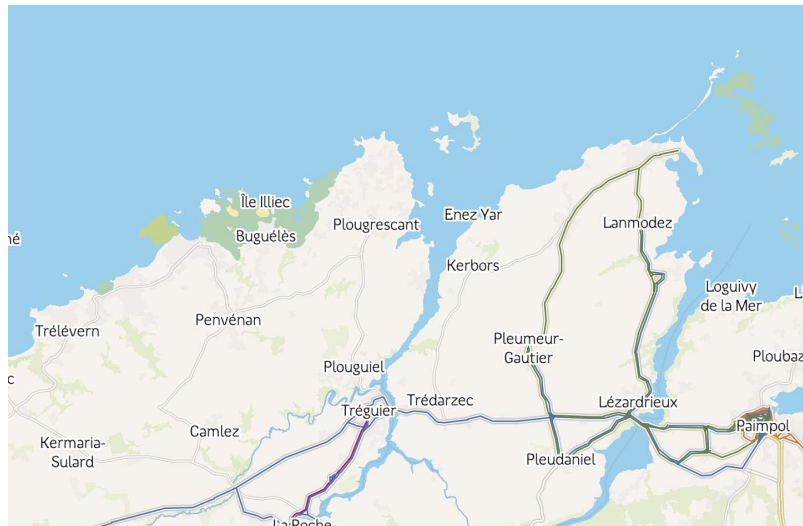
Carte du trafic routier en 2021 [📄](#)

Trafic routier sur le réseau départemental costarmoricain de 2021. Le trafic indiqué représente la moyenne sur une année du nombre de véhicules circulant sur cette section au cours d'une journée.

Carte transport en commun LTC :



carte breizhgo (région) :



extrait pistes cyclables datarmor.cotesdarmor.fr :

— Tronçon EV4



4.2 Utilité publique du projet

Le commissaire enquêteur a examiné l'ensemble des pièces du dossier, les observations du public. Son analyse porte sur les critères d'utilité publique au sens de la jurisprudence dite du « bilan coûts-avantages ».

Avantages du projet :

- Amélioration significative de la sécurité routière sur un axe touristique même si celui-ci ne reflète pas un historique accidentologie connu;
- Il s'agit de la dernière phase d'aménagement entre le bourg de Penvenan et le raccordement de la RD 31 avec la RD 8 ;
- L'étude française de référence sur les coûts sociaux du vélo est celle publiée en février 2024 dans The Lancet Regional Health – Europe, menée par des chercheurs du CNRS, CIRED et CNAM arrive aux conclusions suivantes:
 - La pratique du vélo aurait permis d'éviter 4,8 milliards d'euros de coûts sociaux de santé en 2019, soit environ 1 euro de coûts sociaux évités par kilomètre parcouru à vélo.
 - Un report de seulement 25 % des trajets de moins de 5 km de la voiture vers le vélo permettrait de prévenir 1 800 décès supplémentaires et d'éviter 2,6 milliards d'euros de coûts sociaux de santé.
- Le tissu diffus des habitations sur ce tronçon sera amélioré par une meilleure prise en compte de la sécurité des riverains, des cyclistes, des piétons ;
- Amélioration des conditions pour la récupération des véhicules et pour la circulation des véhicules de secours ;
- Soutien à l'activité économique locale et agricole par une meilleure desserte et un élargissement leur permettant d'améliorer leurs conditions de circulation;
- Mise en conformité de l'infrastructure avec les normes routières en vigueur avec l'élargissement de la voie et des carrefours ainsi qu'une meilleure visibilité en intérieur de courbe;
- La maîtrise du coût du projet.

Inconvénients du projet :

- Impact foncier sur les propriétés adjacentes et les exploitations agricoles, nécessitant des acquisitions et des indemnités. Toutefois cet impact a été réduit à son minimum;
- déplacement de haies et talus protégés au titre l'article L. 151-23 du Code de l'urbanisme ;
- Impacts temporaires en phase travaux (bruit, poussières, perturbations de la circulation) ;
- Pas de mise en place de système pouvant limiter ou contrôler la vitesse des automobiles sur ce tronçon intégrant des habitations en mode diffus ;
- Pas d'enfouissement généralisé des réseaux ;
- Pas de mise en valeur du calvaire ;
- absence de prise en compte de l'EV4 (Vélodyssée) « la Vélomaritime » qui relie Plestin-les-grèves à Penvenan prolongé par le tronçon Penvenan-Lanloup. Sur ce tronçon, cette absence est minimisée par le fait comme le montre l'extrait ci-dessus dédié aux pistes cyclables de « datarmor.cotesdarmor.fr » que l'axe prioritaire des cyclistes reste en direction de Buguelès depuis Penvenan et en direction de Lanloup (via Tréguier). Ces cheminements n'empruntant pas la RD31.
- absence d'alternative technique et financière raisonnable présentée par le maître d'ouvrage. Toutefois s'agissant du dernier tronçon à réaliser, la justification en était la cohérence globale du projet et la création des bandes multifonction jusqu'au carrefour vers Buguelès permettant aux touristes (piétons, cyclistes) de rejoindre le bord de mer.

Au regard de l'ensemble de ces éléments, le commissaire enquêteur estime que les avantages du projet l'emportent nettement sur ses inconvénients et que le projet satisfait aux critères d'utilité publique.

4.3 Impacts et mesures compensatoires

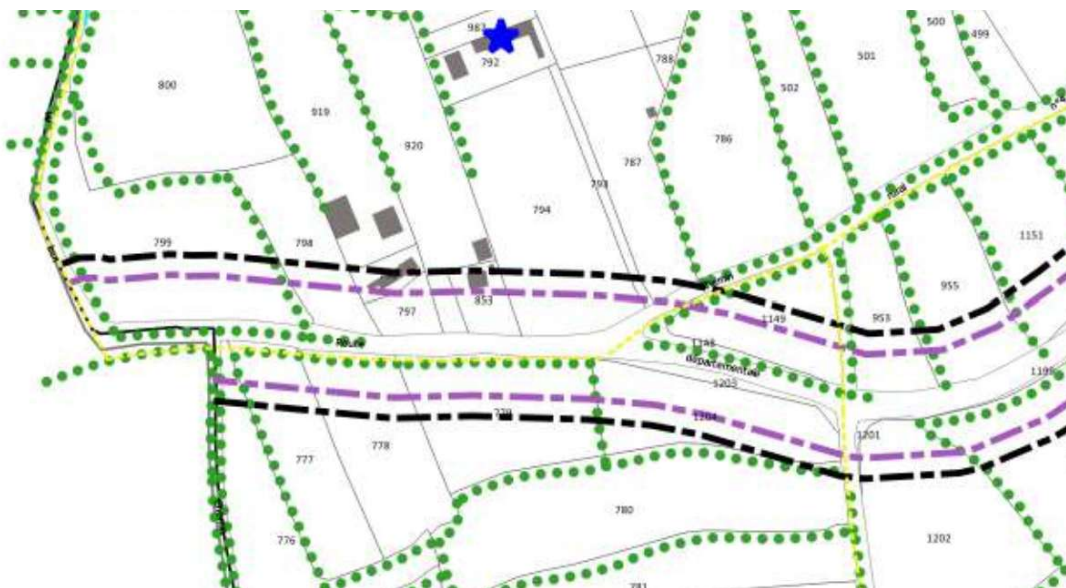
Aucune étude d'impact spécifique à ce dernier tronçon (section 2) n'a été réalisée.

Initialement, l'aménagement de la RD31 conformément à l'article L 121-1 et selon les modalités prévues dans l'article R. 122-3 du code l'environnement a fait l'objet d'une appréciation des impacts sur le milieu. Le projet a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas laquelle a abouti à la décision de ne pas soumettre le projet à une étude d'impact (arrêté du 23 mars 2018, du préfet de la Région Bretagne) notamment, pour les motifs suivants :

- le projet ne se traduit pas par la mise en place de lignes droites susceptibles d'accroître la vitesse de circulation dans un secteur riche d'usages (engins agricoles, vélos...) ;
- ne modifie pas le contexte paysager, de nature agricole et ne sera perçu ni du littoral, estuaires du Jaudy et du Trieux, ni du monument inscrit dit " le Manoir de Kerbelven" ;
- ne présente pas d'incidence notable sur le plan des eaux pluviales (ouvrage proche d'une ligne de crête) ;
- la déviation temporaire générera un temps de déplacement supplémentaire entre les centres-bourgs des 2 communes négligeable (moins de 10 minutes).

Le commissaire enquêteur a relevé que sur les documents graphiques du PLU de la commune de Plougrescant une partie des haies et talus étaient des éléments protégés au titre l'article L. 151-23 du Code de l'urbanisme , extrait de localisation ci-dessous. Ces éléments de paysage reconstruits dans le respect de la préservation et de la remise en état des continuités écologiques.

Extrait du règlement graphique du PLU de Plougrescant :



Le projet de PLUiH porté par Lannion Trégor Communauté qui devrait être approuvé fin 2026 élargit le périmètre de cette protection paysagère à la quasi-totalité des haies et talus bordant la RD31.



4.4 Coût du projet

Le coût du projet, toutes dépenses confondues, s'élève à 692 503,40 € TTC, ce qui semble réaliste.

Le prix moyen au kilomètre de voie s'établit à environ 300 K€/km, hors talus et bande multifonctionnelle, dont le montant est sensiblement équivalent. Le coût proposé s'élève ainsi à environ 577 000 €/km, ce qui est très proche des prix habituellement constatés pour ce type d'aménagement.

Il aurait été intéressant d'intégrer un coût global du projet, ainsi que les modalités qui seront mises en œuvre pour l'entretien de ces aménagements.

PARTIE II — CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS

Les présentes conclusions motivées sont établies conformément aux articles L.123-15 et R.123-19 du Code de l'environnement, et aux articles R.112-24 et R.131-12 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

5. CONCLUSIONS SUR LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

5.1 Rappel de la mission

Le commissaire enquêteur a été chargé de conduire l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet d'élargissement et de sécurisation de la RD 31- section 2.

5.2 Déroulement de l'enquête

L'enquête publique s'est déroulée dans des conditions régulières.

Les formalités de publicité et d'information ont été respectées.

La participation du public a été modérée, attestant du faible intérêt de la population pour ce projet programmé de longue date.

5.3 Évaluation de l'utilité publique

Après examen approfondi du dossier et des observations du public, et en application de la jurisprudence du bilan coûts-avantages, le commissaire enquêteur relève les éléments suivants :

5.3.1 Sur la nécessité et l'adéquation du projet aux besoins de sécurité :

Les caractéristiques actuelles de la voie — chaussée comprise entre 4,80 m et 5,30 m, accotements et fossés réduits ou inexistantes — constituent des facteurs de risque objectifs et documentés (absence de zones de récupération, croisement difficile avec les engins agricoles, visibilité dégradée en courbe), indépendamment de toute statistique d'accidentalité formalisée. L'absence d'historique d'accidents recensés ne peut donc être interprétée comme une absence de danger : elle traduit davantage la configuration rurale et peu circulée du secteur qu'une innocuité de la voie. Le projet répond ainsi à un risque avéré par le diagnostic technique, et non à une demande statistique a posteriori.

5.3.2 Sur la proportionnalité des atteintes à la propriété privée :

Les acquisitions foncières nécessaires (9 parcelles, 704 m² au total) sont limitées et ont fait l'objet d'une évaluation individualisée. Le choix d'implantation retenu — réemploi maximal de l'emprise de voirie existante plutôt que création d'une voie nouvelle — traduit une recherche explicite de minimisation de la consommation d'espace agricole, ce qui répond directement à l'objection relative à la loi Zéro Artificialisation Nette (ZAN) soulevée par l'un des déposants : le projet ne consiste pas en une artificialisation nouvelle mais en un élargissement contenu d'une emprise déjà existante, la solution alternative (voie neuve) ayant été explicitement écartée comme disproportionnellement consommatrice de foncier agricole.

De plus, il convient de souligner qu'au cours de l'élaboration du projet, le Conseil départemental des Côtes d'Armor a procédé à une réduction de la hauteur des talus initialement envisagés. Cette évolution technique a permis de diminuer d'autant les emprises foncières nécessaires à leur implantation, réduisant ainsi l'impact du projet sur les parcelles privées et les exploitations agricoles concernées. Cette optimisation s'inscrit dans la recherche d'un équilibre entre la faisabilité technique de l'aménagement de la RD 31 et la limitation de l'atteinte

portée à la propriété privée.

5.3.3 Sur l'absence d'étude d'impact :

La décision de dispense d'étude d'impact, issue de l'examen au cas par cas, repose sur des motifs précis et vérifiables (absence d'effet sur la vitesse par tracé rectiligne, absence de perception depuis le littoral ou le Manoir de Kerbelven, absence d'incidence notable sur les eaux pluviales, allongement de trajet limité à moins de 10 minutes en phase travaux). Le commissaire enquêteur constate que ces motifs demeurent pertinents au regard du projet tel que présenté à l'enquête et qu'aucun élément du dossier ni des observations ne vient les contredire.

5.3.4 Sur les observations du public :

Sur les observations déposées, une seule exprime un soutien explicite assorti d'une demande de modération de vitesse. Toutefois, la demande de limitation à 50 Km/h, hors agglomération paraît excessive et pourrait être avec un juste compromis dans la recommandation n°3 ; les trois autres formulent des réserves circonscrites (absence de séparateur physique, visibilité des sorties riveraines, crainte d'une hausse de vitesse, date de réalisation) qui portent sur les modalités de mise en œuvre et non sur le principe même de l'aménagement. Le point le plus substantiel — l'évolution du projet, initialement présenté comme piste cyclable puis converti en bandes multifonctionnelles — trouve sa réponse technique dans les comptages de trafic cycliste 2021 (moyenne de 3 vélos/heure), en deçà du seuil de l'article L.228-3 de la loi LOM justifiant un aménagement cyclable dédié : la bande multifonctionnelle constitue donc une réponse proportionnée et réglementairement cohérente, remplissant simultanément les fonctions de sécurité, de récupération de véhicules et de circulation des modes actifs définies par le guide ARP-SETRA, et non un renoncement déguisé à un aménagement cyclable.

En limitant l'impact foncier du projet par la réduction de la hauteur de talus; le maître d'ouvrage, dans une logique de proportionnalité entre l'intérêt public poursuivi et l'atteinte à la propriété privée, a minimisé l'emprise du projet.

Les réserves formulées par le public sur l'absence de certains éléments matériels, présents sur le terrain, et ne figurant pas sur les plans (clôtures, portails, accès secondaires, aménagements ponctuels,..) ne sont pas de nature à affecter la régularité de la procédure, relèvent des ajustements habituels de la phase opérationnelle et ne fait pas obstacle à la compréhension du projet.

Aucune observation recueillie durant l'enquête n'a proposé de solution alternative de conception, appuyée sur une analyse de faisabilité et de sécurité, susceptible de réduire l'emprise globale nécessaire au projet ou d'améliorer les conditions d'accès à leurs propriétés pour les riverains de la RD 31 sans compromettre la fonctionnalité du projet.

5.3.5 Sur l'absence d'alternative :

S'agissant du dernier tronçon d'un aménagement engagé par phases depuis 1995 (section Etat en 1998, section 1 en 2022), la cohérence de l'itinéraire global jusqu'au carrefour de Buguelès justifie techniquement et financièrement l'absence de variante alternative substantielle : toute solution de substitution aurait rompu la continuité de traitement de l'axe sans réduire les emprises nécessaires.

5.3.6 Sur le coût :

Le coût de 692 503,40 € TTC, soit environ 577 000 €/km hors talus, est cohérent avec les prix de marché habituellement constatés pour ce type d'aménagement, ce qui conforte le caractère proportionné de la dépense publique au regard des avantages attendus, en particulier des bénéfices sanitaires documentés par l'étude CNRS/CIREN/CNAM (Lancet Regional Health Europe, 2024) sur le report modal vélo.

5.3.7 Conclusion du bilan coûts-avantages :

Il résulte de l'ensemble de ces éléments que les avantages du projet — sécurisation d'un axe à risque objectif, cohérence d'un aménagement engagé de longue date, coût maîtrisé et conforme aux prix de marché, impacts environnementaux et fonciers strictement limités et justifiés par des motifs techniques vérifiables — l'emportent nettement sur ses inconvénients, lesquels demeurent limités en nature (déplacement de haies protégées, absence d'enfouissement systématique des réseaux) et en portée (aucune opposition de principe exprimée par le public, aucune réserve des personnes publiques associées).

Le projet satisfait ainsi pleinement aux critères de l'intérêt général attaché à la sécurisation de la RD31 et l'emporte nettement sur les atteintes portées aux propriétés privées, aux exploitations agricoles et à l'environnement.

5.3.8 Recommandations du commissaire enquêteur au maître d'ouvrage :

Au-delà de cette conclusion formulée ci-dessus, le commissaire enquêteur estime utile d'appeler l'attention du maître d'ouvrage sur les points suivants, qui appelleront d'éventuelles recommandations, ci-après .

- **Engagements paysagers** : les engagements pris par le Département sur la qualité des traitements paysagers devront être traduits en prescriptions contractuelles dans les marchés de travaux et vérifiés par un suivi de chantier avec une attention particulière portée sur les talus bocagers;
- **Distribution des réseaux et enfouissement:**
 - La loi du 15/7/1980 et ses décrets d'application impose progressivement la suppression des réseaux aériens ;
 - Le code de la voirie routière art L 113-3 et suivants, oblige les gestionnaires des réseaux à coordonner leurs travaux avec ceux du maître d'ouvrage de la voirie ;

Lors d'une réfection de voirie, il est donc, a minima, fortement imposé de poser des fourreaux en attente (cf règlement de voirie départemental)

- **Limitation de la vitesse sur ce secteur** :

Une limitation à 70 km/h plutôt que 80 km/h peut être justifiée précisément par un habitat diffus de la sortie du bourg du Penvenan, a minima, au calvaire avec la rue de Croas Cornado. En effet, la cohabitation des voies avec des bandes multifonctionnelles (piétons et cyclistes) sans séparation physique accroît la vitesse des véhicules motorisés. Ainsi, moins la marge de sécurité requise pour les piétons et cyclistes circulant sur accotement non séparé physiquement est réduite plus la vitesse de véhicules peut être importante .

Aussi, conformément aux contributions déposées par les riverains, la limitation à 70 km/h pourrait constituer une mesure de compensation cohérente — ce qui renforcerait l'argument que l'absence de toute mention de l'EV4/Vélo maritime dans le dossier est d'autant plus problématique, puisque le choix même de la vitesse semble lié aux enjeux touristiques sans que ceux-ci soient explicités.

Pour être efficace, cette mesure au-delà de la signalisation réglementaire à mettre en place pourrait être complétée par des feux pédagogiques, notamment dans le sens Plougrescant – Penvénan dont le coût n'est pas significatif au regard du coût global du projet (moins de 1% en les déployant dans un seul sens). Sachant que la limitation à 50 km/h au bourg de Penvénan ne devrait pas, si elle est respectée, permettre aux véhicules d'atteindre des vitesses excessives au départ de cette section.

- **Intégration de la mobilité douce de ce tronçon** :

Une inscription de ce tronçon dans les itinéraires EV4/Vélo maritime dans le dossier pourrait favoriser l'usage des bandes multifonctionnelles jusqu'à Penvénan.

5.4 Avis motivé du commissaire enquêteur sur la DUP

En conséquence de ce qui précède, et après avoir vérifié la régularité de la procédure, la complétude du dossier, la conformité des mesures de publicité et la sincérité des observations recueillies, **le commissaire enquêteur émet un AVIS FAVORABLE** à la Déclaration d'Utilité Publique du projet d'élargissement de la RD31 – section 2.

Cet avis favorable est fondé sur :

- la démonstration d'un besoin d'intérêt général avéré ;
- la proportionnalité des atteintes foncières et agricoles ;
- la limitation des impacts environnementaux ;
- la cohérence territoriale de l'opération ;
- la maîtrise du coût ;
- l'absence d'alternative raisonnable ;
- l'absence d'inconvénients excessifs au sens de la jurisprudence administrative.

L'avis favorable est assorti de recommandations visant à renforcer la sécurité et la cohérence de l'aménagement:

1. Reconstruction des talus protégés conformément à l'article L.151-23 du Code de l'urbanisme.
2. Coordination des réseaux et mise en place de fourreaux pour anticiper les besoins futurs.
3. Mesures de modération de la vitesse, notamment par une limitation à 70 km/h et des dispositifs pédagogiques.
4. Intégration cyclable renforcée, en lien avec les itinéraires EV4/Vélomaritime.

Fait à Trébeurden, le 7 juillet 2026

Le Commissaire Enquêteur,

Gilles Chauvanaud

